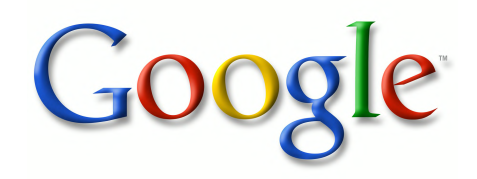
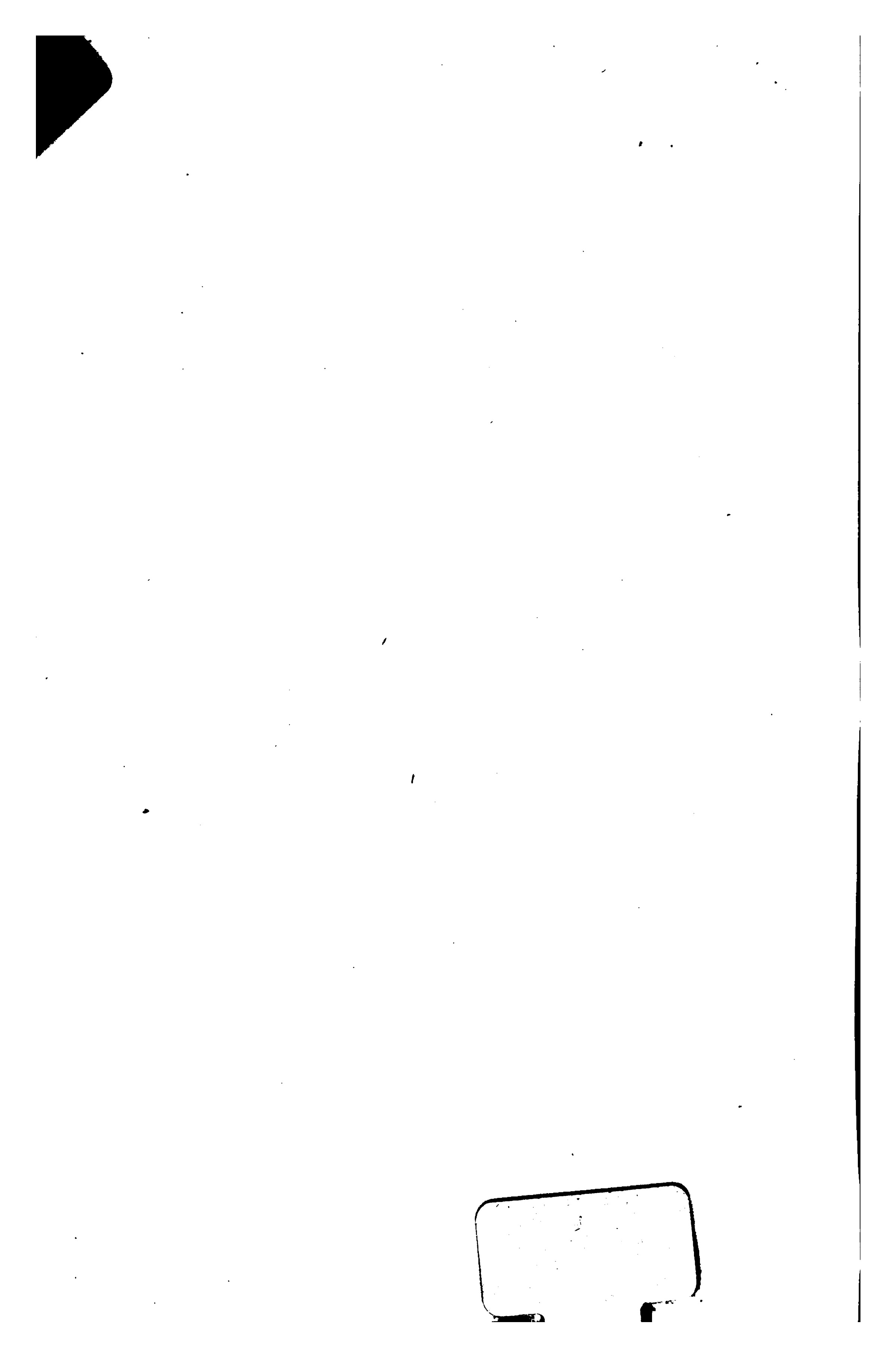




RÉPLIQUE

DU

CONSEIL DES ÉTATS-UNIS

A L'ARGUMENT

DU CONSEIL DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE

FAITE LE 23 AOUT 1872.



GENÈVE
IMPRIMERIE CAREY FRÈRES, VIEUX-COLLÈGE, 3-4

1872

FEB 6 1940

RÉPLIQUE.

Réplique du Conseil des Etats-Unis à l'argument du Conseil de Sa Majesté Britannique sur la question spéciale de l'effet légal de l'entrée de la « Florida » dans le port de Mobile après avoir quitté les Bahamas et avant de faire des prises.

La Florida, après son équipement illégal comme vaisseau de guerre sur le territoire neutre de la Grande-Bretagne et après avoir complété son armement, ses munitions de guerre et son équipage sur le même territoire neutre, partît, munie d'une commission des Etats confédérés. Après avoir échoué dans sa tentative d'augmenter son équipage en violant la neutralité de l'Espagne, elle se glissa dans Mobile en trom-

pant les vaisseaux qui bloquaient ce port au moyen de son origine britannique. Elle y demeura enfermée quatre mois avant de réussir à tromper la vigilance des vaisseaux qui bloquaient ce port et elle y obtint, dit-on, une augmentation à son équipage. Ses prises s'opérèrent *après* son départ de Mobile, et on soulève maintenant, en se basant sur les faits, la question de droit public suivante: « La Grande-Bretagne est-elle relevée de sa responsabilité vis-à-vis des Etats-Unis pour les déprédations de la Florida par le fait de ce séjour dans un port des Etats confédérés ? » Cette question suppose par conséquent que sans ce séjour la responsabilité existerait, et on cherche, au moyen de ce séjour, à démontrer que la responsabilité n'existe pas. Le Conseil de Sa Majesté Britannique a discuté la question et nous présentons ici une courte réponse à ses arguments.

I.

On a dit que les limites à la responsabilité des neutres pour les actes d'un croiseur, actes dont ils continueraient sans cela à être responsables, peuvent se trouver dans le *principe* de la loi qui règle le commerce neutre de la contrebande de guerre et le droit des belligérants de l'empêcher. Il paraîtrait que cette règle consiste en ce que le droit du belligérant d'intercepter et de punir le commerce de contrebande de guerre fait par un neutre, doit s'exercer pendant le *voyage coupable même* et que la fin de ce voyage met un terme au droit du belligérant et à la responsabilité du neutre. Au point de vue où nous nous plaçons, il est inutile de considérer si la plus stricte ou la plus large mesure de la durée du *voyage coupable* est la mesure convenable.

Il nous semble qu'une bien petite attention à la nature de la lutte entre le droit des neutres de faire le commerce et le droit des belligérants de restreindre et d'empêcher ce commerce et à la solution de ces droits opposés et contradictoires telle que le droit international nous la donne, est nécessaire pour rejeter, comme sans valeur, dans la discussion actuelle, l'analogie proposée.

Les nations neutres insistent et avec raison pour que leur commerce ne soit pas interrompu à cause d'une guerre entre deux belligérants. Mais elles accordent aux puissances belligérantes le droit de chercher à détruire leurs commerces respectifs. Jusqu'à quel point le belligérant peut restreindre le commerce de son adversaire, qui, en définitive, est à son tour le commerce du neutre, et jusqu'à quel point le neutre doit consentir à ce que son commerce soit traité dans son second caractère de commerce de l'ennemi, tel est le problème à résoudre pour garantir la paix avec les neutres et pour limiter la guerre aux seuls belligérants.

La solution à laquelle on est arrivé, et telle qu'elle a été sagement et solidement constituée comme loi, s'applique : 1° au commerce des neutres avec les ports fermés par un blocus effectif, 2° à la visite et à la recherche des vaisseaux neutres, pour constater le caractère vraiment neutre du vaisseau et de sa cargaison, 3° le droit d'intercepter et de confisquer la contrebande de guerre même lorsqu'elle appartient à des neutres ou qu'elle n'est pas à destination d'un port bloqué. Nous n'avons à parler que de ce dernier point.

Il n'y avait que trois manières de régler, du consentement des nations, cette question du commerce de contrebande. Premièrement, on pouvait proscrire ce commerce comme *hostile*

et par conséquent comme criminel, et comme entraînant la complicité et la responsabilité de la nation qui le permettait, le laissait faire ou ne faisait pas due diligence pour l'empêcher. Des publicistes distingués ont déclaré que c'était là le vrai principe, mais il n'a pas obtenu le consentement des nations. Secondement, on pouvait proclamer ce commerce libre de tout contrôle de la part des belligérants, de même que tout autre commerce neutre, et le soumettre à vérification seulement pour reconnaître s'il appartenait réellement à des neutres et pour ne l'exclure que des ports soumis à un blocus. On a soutenu ce principe, mais il n'a pas été admis. La dernière manière raisonnable de régler ce conflit de droits opposés et d'intérêts divers est celle qui a été acceptée et qui forme maintenant la loi des nations. Elle limite le droit des belligérants et ce que doivent supporter les neutres, à la *prévention* du commerce de contrebande par la force pour la prise et par la juridiction des prises pour la condamnation. Evidemment la limite naturelle et peut-être nécessaire de ce droit, aux termes mêmes de la règle, serait *flagrante delicto* ou durant le *voyage coupable.* Aller au delà serait abandonner la raison de la règle elle-même et aurait pour conséquence de faire considérer ce commerce comme un *acte d'hostilité*, alors que les nations n'ont pas consenti à le regarder comme tel. Mais adopter

le *principe* qui est la base de la règle, et essayer d'étendre son *application* au delà de la période de perpétration, entraînerait des difficultés pratiques insurmontables et des atteintes intolérables au commerce neutre innocent. Comment poursuivre la marchandise de contrebande elle-même dans son passage subséquent à travers les voies de distribution du commerce et cela lorsque cette marchandise est entre les mains de neutres complètement innocents? Tant que cette marchandise, au contraire, se trouve entre les mains de belligérants, ce fait suffit pour la soumettre au contrôle et aux opérations des belligérants sans s'inquiéter, ni de son caractère, ni de son origine. Bien plus, comment pourrait-on soumettre un vaisseau qui a été dans un précédent trajet le porteur coupable de la marchandise de contrebande à une action permanente des belligérants pour le délit primitif, sans soumettre tout le commerce neutre à des actes qui seraient de la nature d'une *punition forcée* de la nation neutre par le belligérant et qui exposeraient pour des actes d'hostilité, la nation neutre à un anéantissement pénal de son commerce ?

Nous croyons que l'on verra aisément que cette prétention de regarder cette *analogie* avec le commerce de contrebande comme devant donner la mesure de la responsabilité de la Grande-

Bretagne pour l'expédition hostile de la Florida n'est qu'une forme subtile de l'argumentation générale *que l'armement de « la Florida » n'était qu'un acte de contrebande de guerre et ne devait entraîner d'autre responsabilité que celle attachée à ce seul acte par la loi des nations.* Cette argumentation a été mise de côté par la règle du Traité, il n'est nul besoin par conséquent de l'examiner et de la discuter.

II.

La critique du jugement célèbre du *Chief justice* Marshall, dans le cas du *Gran Para,* ne paraît pas ébranler sa force et son autorité à l'égard de la question en discussion, c'est-à-dire si le fait d'avoir touché à un port appartenant à l'un des belligérants a mis fin au devoir et à la responsabilité du neutre au sujet d'un vaisseau qui, par son origine et son caractère antérieur, demeurait entièrement à sa charge. Il ne sert à rien d'examiner les différences particulières que l'on peut faire ressortir entre les circonstances relatives au Gran Para et celles relatives à la Florida à cet égard. Rien dans l'enquête ne nous permet de croire que des circonstances autres que la *simple* visite de la Florida dans un port appartenant au Confédérés, lui aient enlevé son caractère d'être un instrument de guerre maritime fourni par une puissance neutre. Certainement le fait, à supposer qu'il existât ou qu'il fût démontré par enquête, de cet élément si changeant pendant des hostilités ou une navigation, c'est-à-dire la présence à bord de matelots différents ou d'un équipage augmenté, n'enlève pas au croiseur, à son armement, à ses munitions et à son équipement leur origine britannique et par consé-

quent ne diminue en rien la responsabilité de la Grande-Bretagne. Tous ces caractères ont subsisté jusqu'à la violation du blocus et ont permis à la Florida cette violation. Ils lui ont également permis d'employer dans sa croisière hostile les enrôlements qu'elle fit à Mobile. Et cependant l'argument du savant Conseil revient à ceci : que les *matelots* enrôlés à Mobile devinrent par là les éléments de la guerre maritime effective de la Florida, et que le vaisseau ainsi que ses qualités pour la guerre et la navigation « suffered a sea change » qui leur enlevèrent tout caractère britannique. Ce raisonnement est une inversion du principe, *Omne principale ad se trahit accessorium.*

III.

En fait, l'enquête au sujet de ce qui arriva à Mobile ne prouve nullement que l'équipage avec lequel la Florida a quitté Mobile ait été enrôlé dans cette ville. La force qu'elle puisa à Nassau et qui la mit en état de gagner le port de Mobile doit lui être restée. Toutes les causes pour cela continuèrent à subsister et dans un port sans vaisseaux, sans commerce et fermé aussi hermétiquement que l'était celui de Mobile il n'y avait pas d'autre alternative pour des marins, que de s'attacher au sort de la Florida. L'enquête ne contient aucun article maritime soit à Nassau, soit a Mobile et la liste faite par ou pour vérification par Thomson, à Liverpool, relativement à des poursuites entammées conformément au Foreign Enlistment Act. ne fut faite que par rapport à la nationalité et à l'endroit où, à la connaissance de Thomson, (qui la rejoignit d'abord à Mobile), il *les trouva en relations avec la Florida.* Il est très-possible que l'on ait fait, à Mobile, une espèce d'enrôlement ou d'engagement ayant l'air d'être fait à Mobile comme lieu de départ et cela pour les gages; la chose n'est pourtant pas prouvée. Un examen de l'*affidavit* de Thomson montrera que cet *affidavit* et la liste qui l'accompagne, eut rapport

seulement à l'équipage provenant de Mobile ou d'enrôlements subséquents et qu'il ne dit nullement qu'il n'y a pas eu à Mobile de *ré-engagements* de l'ancien équipage, excepté dans son propre cas à lui ou peut-être, en déduisant cela des incidents, dans quelques cas autres que le sien.

IV.

Le savant Conseil s'écarte, à ce qu'il nous semble, du sujet de la discussion pour se jeter dans une recherche un peu vague sur les conséquences relatives à l'*indemnité* que devait recevoir les Etats-Unis de la responsabilité de la Grande-Bretagne pour les violations de ses obligations telles qu'elles sont déterminées par les trois Règles du Traité, si le Tribunal reconnaissait cette responsabilité.

Nous avons examiné ce sujet dans notre argument présenté le 15 juin dernier et nous n'avons pas besoin d'y revenir, à moins qu'on ne nous le demande. Sans doute par un raisonnement minutieux et artificiel on peut chercher à prouver que le *dernier* homme nécessaire à un équipage pour la navigation ou le combat, ou la *dernière* corde ou le dernier mâtereau dont il n'a pu se passer, a été la cause coupable de toutes les déprédations subséquentes du croiseur, et que tout ce qui a précédé en fait de construction, d'équipement, d'armement, de munitions, d'officiers, de marins, sont absous de toute part dans la faute. Ce raisonnement peut démontrer la vérité du proverbe, « c'est la dernière once ajoutée au poids qui rompt le dos du chameau » mais ne pourra rien de plus. La

réponse est trop facile. C'est ce qui a précédé, qui fournit la possibilité et l'occasion d'incorporer quelque chose de nouveau et les préparatifs précédents étaient prêts eux-mêmes pour ces éléments flottants et occasionnels d'une guerre avantageuse, et par là, aussi bien que directement pour la guerre elle-même. Nous n'avons encore qu'à répéter : « *Omne principale ad se trahit accessorium.* » Les dispositions du Traité indiquent clairement quelle serait la responsabilité pour l'*indemnité* si la responsabilité pour la *faute* est établie.

